Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2548**

15. Wahlperiode 19. 02. 2004

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christoph Bergner, Karl-Josef Laumann, Dagmar Wöhrl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 15/2439 –

Absprachen und Vereinbarungen des Bundeskanzlers zur Zukunft des Bombardier-Waggonbaubetriebes in Halle-Ammendorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Im November 2001 verkündete der Bombardierkonzern seine Absicht, den Waggonbaustandort Halle-Ammendorf im 2. Halbjahr 2002 zu schließen. Diese Mitteilung führte zu heftigen Protesten der betroffenen Belegschaften, die von Bürgern und allen politischen Mandatsträgern der Region nachdrücklich unterstützt wurden.

Ende Januar 2002 führte Bundeskanzler Gerhard Schröder gemeinsam mit dem Chef der Deutschen Bahn AG (DB AG), Hartmut Mehdorn, Gespräche mit dem Chef des Bombardier-Konzerns Laurent Beaudoin. Nach diesen Verhandlungen kam der Bundeskanzler am 28. Januar 2002 in den Ammendorfer Betrieb und verkündete unter dem Jubel der Beschäftigten die Rettung des Werkes. Die damalige Landesregierung Sachsen-Anhalts und der Bezirksleiter der IG-Metall Berlin-Brandenburg-Sachsen dankten nachfolgend in einer während des Landtagswahlkampfes 2002 verbreiteten Broschüre Bundeskanzler Gerhard Schröder ausdrücklich für den „Erhalt des Waggonbaustandortes."

In Presseberichten (DIE WELT vom 29. Januar 2002) wurde die überraschende Wende für Ammendorf mit der Bereitschaft von Bahnchef Hartmut Mehdorn begründet, Bombardier Aufträge aus dem Investitionsprogramm der DB AG in Aussicht zu stellen.

Als der sachsen-anhaltische Ministerpräsident Prof. Dr. Wolfgang Böhmer während eines Kanadaaufenthaltes am 18. September letzten Jahres Gespräche mit der Konzernführung in Montreal führte, wurde deutlich, dass Bombardier entschlossen schien, das Werk Ammendorf auf einen Servicebetrieb mit stark verringerter Beschäftigtenzahl zu reduzieren und dabei die Kernkompetenz des Standortes völlig preiszugeben. Aufgrund dieser Kürzungspläne zeigte der Konzern auch ein geringes Interesse, sich zugunsten von Aufträgen für Ammendorf um den ausgeschriebenen Bau moderner Regionalzüge für das Land Sachsen-Anhalt zu bewerben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 18. Februar 2004 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Zwei Jahre nach der von Bundeskanzler Gerhard Schröder verkündeten Rettung des Werkes stehen die Zeichen somit auf Abbau und Preisgabe einer hoch entwickelten Fertigungstradition für Schienenfahrzeuge an einem ansonsten wettbewerbsfähigen ostdeutschen Standort.

1. Welche konkrete Perspektive für den Standort Ammendorf wurde in den Gesprächen des Bundeskanzlers mit der Konzernspitze von Bombardier im Januar 2002 vereinbart, oder ist es bei allgemeinen Absichtserklärungen seitens des Konzerns geblieben?

Der Bundeskanzler hat im Januar 2002 Gespräche mit der Unternehmensführung von Bombardier geführt. Nach seinem Gespräch mit dem Bundeskanzler am 27. Januar 2002 hat der Executive Chairman of the Board von Bombardier, Laurent Beaudoin, den Entschluss von Bombardier bekräftigt, die Aktivitäten am Standort Ammendorf fortzuführen. Gleichwohl kann die Bundesregierung keinen direkten Einfluss auf unternehmerische Entscheidungen nehmen. Diese liegen letztendlich in der Verantwortung der Unternehmensleitung.

2. Trifft es zu, dass die Vertreter des Bombardierkonzerns im Gespräch mit dem Bundeskanzler nur eine Verschiebung der Schließung der Schienenfahrzeugproduktion, nicht jedoch ihren Erhalt am Standort Ammendorf zugesagt haben?

Vorrangiges Ziel der Gespräche des Bundeskanzlers mit der Führung von Bombardier war es, die Schließung des Standortes Ammendorf abzuwenden. Mit ausschlaggebend für den Erhalt des Standortes war die Zuversicht von Bombardier, dass die Auftragslage in der nahen Zukunft stabil bleibt.

3. Wenn nein, welche anderen konkreten Zusagen wurden gemacht?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die Antworten zu Nr. 1 und 2 verwiesen.

4. Welche Rolle spielte in diesem Gespräch die Option der Umwandlung des Ammendorfer Werkes in einen Servicestandort und von welcher Größe der Belegschaft eines Servicestandortes ging man aus?

Bei den Gesprächen wurden auch die längerfristigen Perspektiven des Standortes angesprochen. Die stärkere Ausrichtung auf Service und Wartung wurde seitens der Unternehmensleitung als möglicher künftiger Schwerpunkt des Standortes identifiziert.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen eines solchen neuen Servicestandortes im Wettbewerb mit bestehenden Instandhaltungsbetrieben der DB AG und sonstigen Serviceanbietern?

Die Erfolgsaussichten eines Servicestandortes im Wettbewerb hängen nicht nur von der Reputation des Standortes, sondern auch vom Umfang der Nachfrage und der allgemein im Markt verfügbaren Kapazitäten sowie den vorhandenen eigenen Servicemöglichkeiten der Bahnbetreiber ab.

6. Trifft es zu, dass im Gespräch zwischen Bundeskanzler und Konzernführung im Januar 2002 für Ammendorf die Errichtung eines Ausbildungszentrums vereinbart wurde, und wenn ja, warum haben diese Pläne keine Verwirklichung gefunden?

Der Bundeskanzler begrüßte seinerzeit die Überlegungen von Bombardier, auf dem Gelände des Standortes Ammendorf ein internationales Fortbildungs- und Trainingszentrum zu errichten. Die Umsetzung dieser Überlegungen kann allerdings nur von der Unternehmensleitung in eigener Verantwortung vorgenommen werden. Eine belastbare Äußerung des Bombardier-Konzerns zur Umsetzung dieses Projektes liegt nicht vor.

7. Welchen Anlass hatte der Bundeskanzler bei seinem Besuch in Ammendorf am 28. Januar 2002, der Belegschaft mitzuteilen, der Standort Ammendorf sei gesichert?

Grundlage für die Einschätzung waren der Inhalt der Gespräche und die vom Konzernvorstand vorgestellten Überlegungen. Zweck der Teilnahme des Bundeskanzlers an der Betriebsversammlung in Ammendorf am 28. Januar 2002 war es, die Belegschaft über das Ergebnis der Verhandlungen mit der Bombardier-Führung zu informieren.

8. Inwieweit treffen Presseberichte (DIE WELT vom 29. Januar 2002) zu, wonach bei dem Gespräch mit der Konzernführung von Bombardier im Januar 2002 von Bahnchef Hartmut Mehdorn Bombardier Aufträge der DB AG in Aussicht gestellt wurden?

Nach Auskunft der DB AG steht die DB AG in vielfältigen Vertragsbeziehungen zu Bombardier-Transportation. Dabei ist die DB AG gehalten, Aufträge grundsätzlich EU-weit auszuschreiben und entsprechend der Regelung der Sektorenrichtlinie zu vergeben. Dabei haben alle potenziellen Bieter die gleiche Chance.

Im Rahmen einer Auftragserteilung nimmt die DB AG keinen Einfluss darauf, an welchem Werksstandort des Auftragnehmers der Auftrag ausgeführt wird.

Hierzu einige Eckdaten zu den Aufträgen der DB AG an Bombardier-Transportation:

– ET 425.2: Von 80 beauftragten Triebzügen sind 40 ausgeliefert, Montagestandort ist Ammendorf; ein weiterer Auftrag zum Umbau von 9 ET 425 wurde erteilt.
– VT 612: 192 Fahrzeuge sind komplett ausgeliefert, Montagestandort war Ammendorf.
– ICE3/Baureihe 403: Einige Mittelwagen werden am Standort Ammendorf hergestellt, die Lieferung ist 2005 vorgesehen.

Nach Angaben der DB AG stehen weitere Aufträge für Fernverkehrsprojekte kurzfristig nicht an, da die ICE-Beschaffungsprojekte noch nicht abgeschlossen sind.

Des Weiteren können Nahverkehrsfahrzeuge von der DB AG oder ihren Wettbewerbern erst bestellt werden, wenn das Land im Verkehrsvertrag festgelegt hat, welche Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, wie viele Neufahrzeuge zu beschaffen sind und wer den Zuschlag für den Verkehrsvertrag erhält.

9. In welchem Umfang hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit Januar 2002 Aufträge an Bombardier gegeben und gibt es eine Option für weitere Bestellungen?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die Antwort zu Nr. 8 verwiesen.

10. Ist der Bundesregierung bekannt, dass neben Aufträgen der DB AG auch Connex 15 Zugeinheiten und die Stadt Leipzig Straßenbahnwagen bei Bombardier bestellt hat und um welches Auftragsvolumen handelt es sich hierbei?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass neben den Aufträgen der DB AG auch Aufträge anderer Schienenverkehrsunternehmen bei Bombardier eingegangen sind. Das Auftragsvolumen seitens Connex und der Stadt Leipzig ist der Bundesregierung aus Presseinformationen von Bombardier bekannt.

11. Welche weiteren Aktivitäten hat die Bundesregierung nach dem Besuch des Bundeskanzlers am 28. Januar 2002 zur Stabilisierung des Waggonbaustandortes Halle-Ammendorf unternommen?

Die Bundesregierung steht seit dem Besuch des Bundeskanzlers am 28. Januar 2002 weiterhin in engem Kontakt mit Konzernleitung, Gewerkschaften und Belegschaftsvertretern. Die Bundesregierung hat insbesondere die notwendigen Voraussetzungen für die Fortsetzung des Investitionsprogramms der DB AG geschaffen, indem sie durch Änderung der Vergabeverordnung im Oktober 2002 den Bundesländern den erforderlichen Spielraum bei der langfristigen Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen eingeräumt hat.

12. Inwieweit hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in seiner Funktion als Eigentümer der DB AG in Gesprächen mit dem Unternehmen, Bundesländern und Arbeitnehmervertretungen versucht, für die Beschäftigten und das Unternehmen DB AG tragbare Lösungen zu finden?

Mit der 1994 eingeleiteten Bahnreform wurde die Umwandlung der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft vollzogen. In Folge dieser Entwicklung trifft der Vorstand der DB AG alle unternehmerischen Entscheidungen in eigener Verantwortung. Die Kontrolle des Unternehmens erfolgt ausschließlich über den Aufsichtsrat.

13. Wäre es möglich – ähnlich wie bei Bestellungen im Nahverkehr – seitens der DB AG bei Auftragsvergabe an Bombardier einen so genannten Local Content, bezogen auf das Werk Ammendorf, herzustellen, und wenn ja, gibt es hierüber Gespräche zwischen der Bundesregierung und dem Vorstand der DB AG?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die Antworten zu Nr. 8 und 12 verwiesen. Dementsprechend ist die Ausgestaltung der Verträge Sache des Unternehmens.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333